

Praha dne 1. 12. 2020
Č. j.: MZP/2020/500/1447
Sp. zn.: ZN/MZP/2017/500/50

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K OVĚŘENÍ ZMĚN ZÁMĚRU

které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, podle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) ve vztahu ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydanému dle § 9a zákona EIA pod č.j. 2844/500/16, 64160/ENV/16 dne 1. září 2017 (dále také jen „stanovisko EIA“).

Výroková část

Záměr předkládaný v navazujícím řízení

Název záměru:

Rekonstrukce nelahozevských tunelů

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr se týká traťového úseku Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves, v km 438,000 – 440,505 a spočívá ve vybudování její nové části, resp. ve

- ❖ Změně prostorového uspořádání železničního svršku (nové koleje, výhybky, kolejové lože a drážní stezky) a změně prostorového uspořádání železničního spodku, obsahující vedle nové části tělesa železničního spodku (nové konstrukční vrstvy pražcového podloží, zřízení zesílených konstrukcí pražcového podloží/oblasti železničních mostů, podjezdů, podchodů pro pěší, přejezdů, rámových propustků, vybudování nového odvodňovacího zařízení systémem otevřených příkopů, trativodů, vsakovacích příkopů včetně potřebných odkopávek) i
 - Dvě nová nástupiště v zastávce Nelahozeves – zámek
 - Nové prostorové uspořádání mostu v km 438,384
 - Nový most v km 440,190

- 3x železobetonovou opěrnou úhlovou zeď (nad Dvořákovou stezkou, před železničním mostem v Nelahozevsi a další) – železobetonovou opěrnou zeď založenou na pilotových základech
- Propustky
- Nový tunel (v km cca 438,749 – km 439,221)
- Úpravy prostorového uspořádání tří na sebe navazujících stávajících tunelů (v km cca 438,814 – km 439,215)
- 2x vjezdový portál
- Požární komunikaci k vjezdovému portálu, resp. veřejně nepřístupnou účelovou komunikaci, vedenou od ulice Sladkovského k portálu tunelu v délce cca 400 m
- A dále výhybnu
- Požární nádrž o užitém objemu cca 110 m³
- Zpevněnou plochu pro jednotky IZS u výjezdového portálu
- Čtyři úseky oplocení dráhy sestávající z drátěného pletiva na ocelových sloupcích
- Stavby ochranné (zejména kotevní systémy v rámci sanace skal, zajištění skalních a poloskalních odřezů a ochrany inženýrských sítí křížících dráhu)
- Železniční přejezdy – resp. přejezdové úpravy v kolejišti
- Stavby a pevná zařízení nutná k ochraně proti nepříznivým vlivům dráhy (resp. pět úseků drážních protihlukových stěn, ukolejnění u stávajících i nově zřizovaných vodivých konstrukcí, jakožto ochrana před úrazem elektrickým proudem)
- Zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti sestávající z informačních a orientačních tabulí
- Nová určená technická zařízení elektrická (el. Sítě drah a el. Rozvody drah, el. Rozvodná zařízení drah a el. Stanice drah, trakční vedení, silnoproudá zařízení drážní zabezpečovací, sdělovací, požární, signalizační a výpočetní techniky, zabezpečovací zařízení, jehož el. Obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy),

navržené na pozemcích st. p. 29/1, 53/2, 53/9, 55/1, 769, 777, 778, 925, parc. č. 36/1, 56/1, 56/7, 56/18, 56/19, 56/20, 56/21, 56/22, 56/23, 56/24, 68/3, 69, 72/1, 72/2, 72/3, 72/4, 72/11, 72/12, 72/13, 72/14,

72/15, 72/16, 72/17, 82/1, 97/1, 98, 99, 411, 412/3, 534/1, 534/2, 534/3, 534/4, 535/1, 535/2, 535/3, 748, 799, 812 v katastrálním území Lobeč, parc. č. 185/1 v katastrálním území Lobeček a st. p. 14, 45, 47/1, 47/3, 47/4, 90, 644, parc. č. 3, 7/6, 7/21, 7/24, 7/30, 7/31, 7/40, 47/1, 47/2, 51/1, 51/5, 52/1, 52/2, 53, 54, 58/1, 58/2, 59/1, 60/9, 67/1, 67/3, 67/4, 67/5, 67/14, 69, 296/11, 296/15, 296/20, 312/8, 328, 331/1, 331/2, 427, 428 v katastrálním území Nelahozeves;

a dále pak návrh staveb souvisejících, kterými jsou:

- ❖ Nová část veřejně přístupné účelové komunikace (parc. č. 51/1, 52/1, 52/2, 58/1, 59/1, 60/9, 67/1, 331/1 k.ú. Nelahozeves)
- ❖ Nová část veřejně nepřístupné účelové komunikace (51/1, 59/1, 60/9 a 51/5 k.ú. Nelahozeves)
- ❖ Nová část místní komunikace III. třídy (parc. č. 7/9, 67/1, 67/5, 67/14, 296/11, 296/12, 296/15, 296/20, 296/27, 296/28, 296/29, 312/1, 312/8, 312/11, 328, 330/3, 330/5, 331/2, 427, 428, st. 14, srov. 39/1 a st. 39/3 k.ú. Nelahozeves)
- ❖ Ochrana stávající dešťové kanalizace „hradní štoly“ (parc. č. 67/1, 296/11, 296/15, 296/28, 296/29 k.ú. Nelahozeves)
- ❖ Nová část jednotné stokové sítě – gravitační kanalizace (parc. č. 56/1, 68/3 a 411 k.ú. Lobeček)
- ❖ Nová dešťová gravitační kanalizace pod komunikací (parc. č. 56/1, 56/18, 56/19, 56/20, 56/21, 72/1, 72/3, 72/4, 72/11, 72/12, 72/13, 72/14, 72/15, 72/16, 72/17, 534/1, 534/2, 535/1, 535/2, 535/3 a 748 k.ú. Lobeček)
- ❖ 2x nová část vodovodního řadu (parc. č. 411 k.ú. Lobeček a parc. č. 67/1 a 328 k.ú. Nelahozeves)
- ❖ 2x stavba dočasná – vodovodní přípojka a vodoměrná šachta (parc. č. 82/1, 82/8, 82/9, 82/101, 88/2, 88/9, 403/1, 403/2, 403/9, 403/20, 403/21 a 403/32 k.ú. Lobeček)
- ❖ Nová část distribuční soustavy v plynárenství o tlakové úrovni do 4 Bar (parc. č. 67/1, 296/20 a 312/8 k.ú. Nelahozeves)
- ❖ 2x oplocení (parc. č. 51/1, 51/5, 52/1, 60/9, 331/1 k.ú. Nelahozeves a parc. č. 296/28, 331/2, st. 39/1 a st. 39/3 k.ú. Nelahozeves)
- ❖ 4x zařízení staveniště se lhůtou dočasnosti do 9. 2030 (parc. č. 7/22, 7/40 67/1 a 411 k.ú. Nelahozeves, parc. č. 403/18, 403/2, 88/2, 88/3 a 88/6, 56/1 k.ú. Lobeč)

- ❖ Štola ražená tunelovací metodou se lhůtou dočasnosti dp 9. 2030 (parc. č. 88/2, 88/3, 88/6, 82/1, 56/14 a 56/1 k.ú. Lobeč)
- ❖ Dočasná změna prostorového uspořádání komunikace spočívající v přidání mostního provizoria se lhůtou dočasnosti do 1. 1. 2031 (parc. č. 3 a 7/31 k.ú. Nelahozeves).

Navazující řízení:

Územní řízení

Stanovisko EIA

Název záměru:

Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů

Kapacita (rozsah) záměru:

Rekonstruovaný traťový úsek, včetně Nelahozeveských tunelů, leží mezi Kralupy nad Vltavou a Nelahozevsí v km 438,010 až 440,500. V rámci posuzovaného záměru je navržen nový jednokolejný tunel prováděný ze svažné boční štoly a je navržena rekonstrukce stávajících tunelů, které budou zjednotkovány.

Začátek stavby: km 438,010 trati (Wien NB) – Praha – Děčín hl. n.

Konec stavby: km 440,550 trati (Wien NB) – Praha – Děčín hl. n.

Délka stavby: 2,540 km trati (Wien NB) – Praha – Děčín hl. n. (kolejově)

Hlavní stavební objekty:

- Železniční spodek, svršek: délka celkem 2540 km
- Tunel nový 1
- Tunel rekonstruovaný 3
- Mosty + propustky rekonstruované 2 + 10
- Nástupiště 340 (hrany)

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA):

Kategorie I, 9.1 – Novostavby železničních drah delší než 1 km

Umístění záměru:

- Kraj: Středočeský
- Obec: Nelahozeves, Kralupy nad Vltavou
- k.ú.: Nelahozeves, Lobeč

**Obchodní firma
oznamovatele:**

Správa železnic, státní organizace (dříve Správa železniční dopravní cesty, státní organizace)

IČO oznamovatele:

709 94 234

Sídlo (bydliště)

oznamovatele:

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Příslušný úřad, který

stanovisko EIA vydal:

Ministerstvo životního prostředí

Datum vydání stanoviska EIA: 1. září 2017

Číslo jednací stanoviska EIA: 2844/500/16, 64160/ENV/16

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona na základě § 9a odst. 6 zákona
vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O .

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska:

Dne 26. 6. 2020 byla MŽP OVSS I doručena žádost společnosti Správa železnic, s.o. o vydání závazného stanoviska dle § 9a odst. 6 zákona EIA. Dne 26. 11. 2020 MŽP OVSS I obdrželo oznámení Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu (dále jen „KÚSK“) č.j. 158352/2020/KUSK ze dne 10. 11. 2020 o zahájení územního řízení pro stavby uvedené výše v textu. Žádost o vydání územního rozhodnutí byla KÚSK podána 26. 6. 2020.

S ohledem na znění § 9a odst. 6 zákona EIA byly splněny podmínky týkající se dodržení termínů – viz výše (*„Nejdříve 90 dnů před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení, nejpozději však v den podání žádosti o zahájení navazujícího řízení, předloží oznamovatel příslušnému úřadu, který vydal stanovisko, dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko...“*). Vzhledem k uvedenému a ke skutečnosti, že v dokumentaci pro předmětnou územní řízení nedošlo k významným změnám (viz níže), vydává příslušný orgán dle § 9a odst. 6 zákona EIA souhlasné závazné stanovisko.

Souhrnná charakteristika změn záměru a jejich předpokládaných vlivů na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Záměr, který byl posuzován dle zákona, a ke kterému MŽP vydalo dne 1. 9. 2017 souhlasné závazné stanovisko č.j. 2844/500/16, 64160/ENV/16 dostal dle předložené dokumentace pro dané územní řízení následujících změn:

Změna značení SO a PS dle požadavků objednatele

Změna značení je pouze formálním úkonem, jenž nemá za následek zvýšení kapacity a rozsahu záměru, změnu technologie, řízení provozu či způsobu užívání, tj. změny, které by byly předmětem posuzování dle § 4 odst. 1 písm. g) zákona EIA.

Úprava nivelety GPK (geometrické polohy koleje) v oblasti tunelů v km 438,000 až 440,505 (celý úsek)

Úprava návrhu kolejového řešení vzhledem k pracovním postupům (fázím výstavby). Výškové úpravy GPK vyvolané změnou v oblasti tunelů a v návaznosti na technické řešení dalších stavebních objektů.

Změna nivelity je z pohledu EIA nevýznamným faktorem, jenž nijak neovlivní vlivy zamýšleného záměru na dotčenou lokalitu. Nejedná se o změnu (zvýšení kapacity a rozsahu záměru, změnu technologie, řízení provozu či způsobu užívání), která by musela být předmětem posuzování EIA.

Úprava VPR (vzorový příčný řez), zmenšení oproti VL (vzorovému listu), vyhovující STP (světly tunelový průřez)

Úprava koncepce technického řešení a změna návrhu vzorového příčného řezu pro rekonstruované tunely, změna skladby konstrukce ostění – doplněno definitivní ŽLB ostění s hydroizolací. (VPR pro jednokolejný tunel se nemění).

Změna se týká detailního technického zpracování záměru, uvedené není z pohledu vlivu záměru na životní prostředí v dotčené lokalitě významné.

Kolmé křížení žel. trati a pozemní komunikace SO 10-20-02 v km 440,194

Změna/úprava technického řešení železničního mostu v Nelahozevsi. Technické řešení mostu, křížení žel. trati a podcházející pozemní komunikace nově navrženo výhodněji jako kolmé. V původní řešení bylo navrženo šikmé křížení.

Změna se týká technického řešení mostu, nejde o významnou změnu ve smyslu zvýšení kapacity a rozsahu záměru, změnu technologie, řízení provozu či způsobu užívání. Křížení trati a pozemní komunikace šikmé či kolmé nemá za následek změnu vlivů tohoto záměru na jednotlivé složky životního prostředí.

Změna rozsahu PHO

Přepracování a úprava rozsahu PHS (protihlukových stěn) na základě aktualizace hlukové studie a v souladu s platným ÚP Nelahozevsi.

Dle aktuální SÚR je navrženo 5 PHS (v EIA pouze 3 PHS) následujícího rozsahu:

- SO 10-27-01 Protihluková stěna v km 438,112 – 438,222 (vlevo)
- SO 10-27-02 Protihluková stěna v km 438,232 – 438,407 (vpravo)
- SO 10-27-03 Protihluková stěna v km 438,347 – 438,407 (vlevo)
- SO 10-27-04 Protihluková stěna v km 439,877 – 440,296 (vpravo)
- SO 10-27-05 Protihluková stěna v km 440,152 – 440,407 (vlevo)

Dále jsou navrženy kolejnicové absorbéry v km 439,875 – 440,400.

Navýšení počtu realizovaných protihlukových stěn je v souladu s výsledky aktualizované hlukové studie a koresponduje tak s požadavky procesu EIA, jehož rozsah posuzování dle § 2 zákona EIA zohledňuje vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Stupňovitý skalní odřez se zajištěním proti opadávání kameniva v km 439,220 – 439,600

Změna koncepce technického řešení zajištění skalního odřezu v oblasti vjezdového (jižního) portálu. Nově je uvažováno se stupňovitým skalním odřezem se zajištěním svahů proti případnému opadávání kamenů na žel. trať. Nevhodné řešení se zakrytím skalního (pískovcového) masivu masivní železobetonovou konstrukcí.

Změna se týká technického řešení zajištění skalního odřezu, nejde o významnou změnu ve smyslu zvýšení kapacity a rozsahu záměru, změnu technologie, řízení provozu či způsobu užívání. Forma zabezpečení je volena s ohledem na bezpečnost. Skalní masiv by byl dotčen jak v případě realizace železobetonové konstrukce (ukotvení), tak v případě realizace skalního odřezu se zajištěním opadávání kamenů.

Svahovaný skalní odřez se zajištěním proti povrchové erozi v km 439,220 – 439,600.

Změna koncepce technického řešení zajištění skalního odřezu v oblasti výjezdového (severního) portálu. Nově je uvažováno s vysvahováním, doplněným o zajišťovací prvky (kotvy, hřebíky, sítě) proti případnému uvolňování a opadávání skalního masivu. Nevhodné řešení se zakrytím skalního (pískovcového) masivu masivní železobetonovou konstrukcí.

Změna se týká technického řešení zajištění skalního odřezu, nejde o významnou změnu ve smyslu zvýšení kapacity a rozsahu záměru, změnu technologie, řízení provozu či způsobu užívání. Forma zabezpečení je volena s ohledem na bezpečnost. Skalní masiv by byl dotčen jak v případě realizace železobetonové konstrukce (ukotvení), tak v případě realizace skalního odřezu se zajištěním opadávání kamenů.

ŽLB opěrná zeď v km 438,435 – 438,760

Změna technického řešení konstrukce a zajištění rozšíření náspu pro přístupovou komunikaci pro IZS od Kralup. Nově navrženy železobetonové opěrné zdi.

Změna se týká technického řešení konstrukce a náspu, nejde o významnou změnu ve smyslu zvýšení kapacity a rozsahu záměru, změnu technologie, řízení provozu či způsobu užívání.

ŽLB opěrná zeď v km 439,570 – 439,645

Prodloužení navržené železobetonové opěrné zdi (SO 10-23-03).

Změna se týká technického řešení opěrné zdi, jejíž realizace (i když v jiném rozsahu) byla předkládána již v rámci procesu EIA. Nejedná se o významnou změnu ve smyslu zvýšení kapacity a rozsahu záměru, změnu technologie, řízení provozu či způsobu užívání.

Demolice domu č.p. 56 Nelahozeves, km 439,9

Nové vedení tratě zasahuje do pozemku p.č. 54, který při objektu č.p. 56 slouží jako zahrada, přičemž nové vedení tratě způsobuje nemožnost přístupu na zahradu přímo z obytného objektu. Stavba tak u tohoto objektu zhoršuje podmínky pro bydlení a pro související běžné činnosti v okolí rodinného domu. Proto je navržena demolice domu č.p. 56.

Proces EIA již ze své podstaty nezohledňuje majetkové vztahy. Vlivy na hmotný majetek posuzuje pouze z pohledu environmentálního. Uvedenou změnu tak nelze z pohledu zákona EIA hodnotit.

Z výše uvedeného je patrné, že změny, ke kterým došlo v rámci dokumentace pro územní řízení nejsou z pohledu procesu EIA významné, neboť nebudou mít zásadní vliv na životní prostředí v dané lokalitě.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona EIA.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Ing. Miloslav Kuklík

ředitel odboru výkonu státní správy I
podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

Adresát:

Správa železnic, s.o. – Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Na vědomí:

Krajský úřad Středočeského kraje, obor územního plánování a stavebního řádu – Zborovská 11, 150 21 Praha 5